Deutscher Bundestag **Drucksache 18/6751**

18. Wahlperiode 19.11.2015

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Bärbel Höhn, Annalena Baerbock, Oliver Krischer, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN – Drucksache 18/6501 –

Stand des Aktionsprogramms Klimaschutz 2020

Vorbemerkung der Fragesteller

Die Bundesregierung hat im Dezember 2014 das Aktionsprogramm Klimaschutz 2020 beschlossen. Ziel der Bundesregierung ist eine Verminderung der Treibhausgasemissionen um 40 Prozent gegenüber dem Jahr 1990 bis zum Jahr 2020. Die Maßnahmen dieses Programms sollen die im letzten Jahr identifizierte Klimaschutzlücke von 6 bis 8 Prozent schließen. Während der Ausstoß von Treibhausgasen zwischen den Jahren 1990 und 2014 um 27 Prozent gesunken ist, erfordert das Ziel der Bundesregierung eine Minderung von weiteren 13 Prozent in der verbliebenen Zeit. Die Minderungsrate der Treibhausgasemissionen muss dafür mehr als verdoppelt werden. Daher ist die Umsetzung von effektiven Maßnahmen zur Emissionsminderung von großer Bedeutung.

Vorbemerkung der Bundesregierung

Die Bundesregierung hat mit dem Aktionsprogramm Klimaschutz 2020 am 3. Dezember 2014 die nationalen Klimaschutzziele bekräftigt und insgesamt mehr als 100 Einzelmaßnahmen beschlossen, mit denen sichergestellt werden soll, dass das Ziel erreicht wird, die Treibhausgasemissionen in Deutschland bis zum Jahr 2020 um mindestens 40 Prozent gegenüber 1990 zu mindern. Gleichzeitig hat die Bundesregierung beschlossen, die Umsetzung der im Aktionsprogramm Klimaschutz 2020 genannten Maßnahmen in einem kontinuierlichen Prozess zu begleiten und jährlich mit einem Klimaschutzbericht über Umsetzungsstand, die aktuellen Trends der Emissionsentwicklung und über die zu erwartenden Minderungswirkungen zu berichten.

Das Mitwirken aller Akteure und Zielgruppen ist ein entscheidender Erfolgsfaktor für das Erreichen der Klimaschutzziele der Bundesregierung. Deshalb setzt die Bundesregierung auf eine breite Beteiligung der Zivilgesellschaft bei der Umsetzung des Aktionsprogramms.

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit vom 18. November 2015 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

1. Welches war der ursprüngliche Zeitplan zur Umsetzung der Maßnahmen aus dem Aktionsprogramm Klimaschutz 2020, und bei welchen Maßnahmen hält die Bundesregierung diesen Zeitplan zur Umsetzung nicht ein?

Die Bundesregierung begleitet die Umsetzung des Aktionsprogramms Klimaschutz 2020 in einem kontinuierlichen Prozess und berichtet jährlich über den Umsetzungsstand, die aktuellen Trends der Emissionsentwicklung und über die zu erwartenden Minderungswirkungen. Für nahezu alle beschlossenen Maßnahmen des Aktionsprogramms Klimaschutz sind die Umsetzungsplanungen bereits weit fortgeschritten. Einige Maßnahmen konnten bereits vollständig umgesetzt werden. Der Stand der Umsetzung wird im ersten Klimaschutzbericht ausführlich dargestellt. Der Bericht wurde am 18. November 2015 im Kabinett beschlossen.

2. Wird die Bundesregierung ihre Prognose zum Anteil der verkauften Fahrzeuge mit Diesel- bzw. Benzinmotoren bis zum Jahr 2020 bzw. bis zum Jahr 2030 nach dem Bekanntwerden der VW-Abgasmanipulationen ändern?

   Falls ja, in welchem Umfang, und falls nein, mit welcher Begründung?

Derzeit liegen der Bundesregierung keine Erkenntnisse darüber vor, inwieweit in Folge der Abgasmanipulationen durch den VW-Konzern von veränderten Absatzentwicklungen auszugehen ist.

3. Rechnet die Bundesregierung durch die Manipulation der Abgaswerte bei Dieselfahrzeugen im VW-Konzern mit höheren CO_2-Emissionen?

   Falls ja, in welchem Umfang, und falls nein, mit welcher Begründung?

Derzeit kann keine belastbare Aussage getroffen werden, da die Umsetzung des gegenüber dem VW-Konzern angeordneten Maßnahmenplans noch nicht abgeschlossen ist.

4. Um wie viele Fahrzeuge könnte die Zahl der Elektrofahrzeuge im Fuhrpark des Bundes und nach Kenntnis der Bundesregierung der Länder durch die im Jahr 2015 geplante gemeinsame Beschaffungsaktion steigen?

Der Bundesregierung liegen noch keine Abschätzungen vor, um wie viele Fahrzeuge die Zahl der Elektrofahrzeuge im Fuhrpark des Bundes und der Länder durch die gemeinsame Beschaffungsaktion steigen wird. Gemäß dem Maßnahmenprogramm des Nachhaltigkeitsberichts hat sich die Bundesregierung verpflichtet, über die bereits vereinbarten zehn Prozent hinaus den Anteil der neu angeschafften oder neu angemieteten Fahrzeuge mit einem Emissionswert von unter 50 g CO_2/km weiter zu erhöhen.

5. Wie hoch ist der derzeitige Marktanteil von Elektrofahrzeugen in Deutschland, und wie war die Entwicklung des Marktanteils in den vergangenen fünf Jahren?

Für das laufende Jahr 2015 stellt das Kraftfahrtbundesamt (KBA) noch keine Bestandszahlen zur Verfügung. Dies erfolgt grundsätzlich nur zum 1. Januar eines Jahres für das gesamte vorangegangene Jahr.

Daher können für das Jahr 2015 lediglich die jeweiligen Neuzulassungen (Stand 30. September 2015) herangezogen werden, um einen prozentualen Markttrend zu errechnen.

Prozentuale Angaben zur Entwicklung der Marktanteile von Elektro-Pkw im Sinne des Elektromobilitätsgesetzes (vollelektrische Fahrzeuge mit Batterie oder Brennstoffzelle sowie extern aufladbare Hybride) können nur für die vergangenen drei Jahre ermittelt werden, da das KBA erst im Jahr 2012 neue Schlüsselzahlen für die Klassifizierung von Plug-in-Hybriden eingeführt hat. Die Daten für Neuzulassungen sind auf der Internetseite des Kraftfahrt-Bundesamtes (www.kba.de) veröffentlicht.

6. Wie müsste der Marktanteil in den nächsten Jahren steigen, um die Zielmarke der Bundesregierung von 1 Mio. Fahrzeugen im Jahr 2020 (www.bmub.de „Aktionsprogramm Klimaschutz 2020“) zu erreichen?

Der Marktanteil an E-Pkw müsste bis zum Jahr 2020 auf ca. 2 Prozent ansteigen.

7. Geht die Bundesregierung weiter davon aus, diese Zielmarke bis zum Jahr 2020 zu erreichen, und falls ja, mit welchen konkreten Maßnahmen will sie dies erreichen?

8. Plant die Bundesregierung, den Kauf privat oder gewerblich genutzter Elektro-PKW finanziell zu fördern, wie vom Bundesminister für Wirtschaft und Energie, Sigmar Gabriel, und von der Bundesministerin für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit, Dr. Barbara Hendriks, vorgeschlagen (vgl. www.faz.net/agenturmeldungen/adhoc/roundup-umweltministerin-hendricks-will-kaufpraemie-fuer-elektroautos-13856707.html), um die Zahl der Elektrofahrzeuge bis zum Jahr 2020 auf eine Million zu erhöhen, und falls ja, wie und ab wann soll der Kauf gefördert werden? Wenn nein, wie will die Bundesregierung die eigene Zielmarke von einer Million Elektrofahrzeugen stattdessen erreichen?

Wegen des Sachzusammenhangs erfolgt die Beantwortung der Fragen 7 und 8 gemeinsam.

Die gemeinsame Zielsetzung der Nationalen Plattform Elektromobilität und der Bundesregierung – 1 Million Elektrofahrzeuge auf deutschen Straßen bis zum Jahr 2020 – bleibt bestehen. Dazu hat die Bundesregierung bis heute Fördermaßnahmen in Höhe von mehr als 1,5 Mrd. Euro ergriffen und Rahmenbedingungen gesetzt, die Elektromobilität attraktiver machen. Derzeit werden in Betracht kommende Instrumente der Förderung intensiv geprüft.

9. Inwiefern zieht die Bundesregierung die Möglichkeit einer Umschichtung von Subventionen zur Erreichung der selbstgesetzten Ziele in Betracht, beispielsweise im Verkehrssektor (11 Mrd. Euro Subventionen jährlich für den Luftverkehr sowie 6,6 Mrd. Euro pro Jahr für Dieselfahrzeuge; www.umweltbundesamt.de „Umweltschädliche Subventionen in Deutschland – Aktualisierte Ausgabe 2014“)?

Sofern für die Erreichung der von der Bundesregierung gesetzten Ziele haushaltswirksame Maßnahmen erforderlich sein sollten, wird auch die Frage der Gegenfinanzierung zu klären sein.

Bei den einer Broschüre des Umweltbundesamtes entnommenen Beispielen handelt es sich größtenteils nicht um Subventionen im Sinne des Subventionsberichts der Bundesregierung.

10. Wann rechnet die Bundesregierung mit einem Inkrafttreten der Förderrichtlinie für energieeffiziente Nutzfahrzeuge?

Die erforderlichen Arbeiten zur Ausgestaltung des künftigen Förderprogramms laufen derzeit.

11. In welcher Höhe wurden die Mittel für den Radwegebau an Bundesfernstraßen für die Jahre 2015 und 2016 erhöht?

Die Mittel für den Radwegebau an Bundesstraßen wurden für das Haushaltsjahr 2015 um rd. 20 Mio. Euro erhöht. Der Entwurf des Bundeshaushalts 2016 sieht eine weitere Erhöhung um rd. 9 Mio. Euro vor.

12. Welche Schlussfolgerungen zieht die Bundesregierung aus dem Verfehlen der Ausbauziele bei den erneuerbaren Energien als Konsequenz der erfolgten EEG-Reform (www.sueddeutsche.de vom 27. November 2014 „Bundesregierung verfehlt Solarziel“), und welche Maßnahmen will die Bundesregierung ergreifen, um eine angemessene Beteiligung der Energiewirtschaft am Einsparziel zu gewährleisten?

Der Zubau bei den erneuerbaren Energien war im vergangenen Jahr außerordentlich hoch. Zwar wurde die im Erneuerbare-Energien-Gesetz (EEG) genannte Ausbaurate bei der Photovoltaik nicht erreicht, dagegen hat der Ausbau bei der Windenergie an Land die Zielmarke übertroffen. Unter Berücksichtigung der höheren Volllaststunden bei Wind an Land liegt also mit Blick auf den Anteil erneuerbarer Energien am Bruttostromverbrauch kein „Verfehlen der Ausbauziele“ vor.

13. Welche Bedeutung misst die Bundesregierung der dritten Säule der Energiewende – dem Einsparen von Strom – als Ergänzung zu Maßnahmen der Energieeffizienz und Förderung der erneuerbaren Energien zu, und wie und wo spiegelt sich das wider?

Die Bundesregierung hat mit dem Nationalen Aktionsplan Energieeffizienz (NAPE) ein umfassendes Paket zur Steigerung der Energieeffizienz und zum Sparen von Energie beschlossen. Diese Maßnahmen befinden sich jetzt in der Umsetzung. Darunter sind viele Maßnahmen, die der Steigerung der Stromeffizienz und dem Einsparen von Strom dienen. Dazu gehören u. a. das wettbewerbliche Ausschreibungsmodell für Energieeffizienz, die Nationale Top-Runner-Initiative (NTRI) als Gesamtkonzept zur beschleunigten Marktdurchdringung qualitativ hochwertiger Produkte (Top-Runner) sowie das Pilotprogramm Einsparzähler. Darüber hinaus gibt es eine Vielzahl von Maßnahmen im industriellen Bereich (Querschnittstechnologien, Energiemanagementsysteme, Förderung klimaschützender Produktionsprozesse) und im Gebäudebereich, die ebenfalls die Senkung des Stromverbrauchs von Gebäuden zur Temperierung zum Ziel haben. Auf europäischer Ebene wird derzeit die Revision der EU-Label-Verordnung verhandelt, um das Label wieder aussagekräftiger für Verbraucher zu machen.

14. Wie hoch werden die jeweiligen Ausgaben für die einzelnen Maßnahmen im Rahmen der vom Kabinett beschlossenen Fördermaßnahmen für Energieeffizienz mit einem Gesamtvolumen von 5,8 Mrd. Euro zur Einsparung von 5,5 Millionen Tonnen CO_2 bis zum Jahr 2020 (www.bmwi.de vom 29. September 2015 „Kabinettbeschluss zum Nachtragshaushalt stärkt Energie- und Klimafonds“) sein?

Die Spitzen der Koalitionsfraktionen haben am 1. Juli 2015 beschlossen, dass durch Energieeffizienzmaßnahmen zusätzlich 5,5 Millionen Tonnen CO_2 eingespart werden sollen und hierfür Mittel in Höhe von bis zu 5,8 Mrd. Euro bereitgestellt werden sollen. Aufgrund der laufenden parlamentarischen Beratungen zum 2. Nachtragshaushalt 2015 sowie zum Wirtschaftsplanentwurf 2016 des Energie- und Klimafonds können aktuell jedoch noch keine abschließenden Aussagen zum konkreten Umfang in den jeweiligen Jahren und zur konkreten Aufteilung der Ausgaben getroffen werden.

15. Wie verteilt sich die erhoffte Einsparung von 5,5 Millionen Tonnen CO_2-Emissionen auf die einzelnen Maßnahmen der vom Kabinett beschlossenen Fördermaßnahmen für Energieeffizienz?

Die im Juli von den Spitzen der Koalitionsfraktion beschlossenen Einsparungen von 5,5 Millionen Tonnen CO_2 sollen ab dem Jahr 2016 durch Effizienzmaßnahmen im Gebäudebereich (2,5 Millionen Tonnen CO_2), in den Kommunen (1 Million Tonnen CO_2), in der Industrie (1 Million Tonnen CO_2) sowie im Schienenverkehr (1 Million Tonnen CO_2) erbracht werden.

16. Wie will die Bundesregierung verhindern, dass Emissionsminderungen in Deutschland lediglich durch eine Verlagerung von Produktionsstandorten ins Ausland, ohne eine Auswirkung auf die reale Menge der globalen Emissionen („carbon leakage“), erreicht werden?

Die Bundesregierung setzt sich auf vielen Ebenen dafür ein, Klimaschutzanstrengungen in der EU und international voranzubringen mit dem Ziel, dass alle Staaten ihren Beitrag zum Klimaschutz leisten. Dies ist perspektivisch der beste Schutz gegen Standortverlagerungen.

Bis dieses Ziel erreicht ist, müssen bei nationalen Maßnahmen insbesondere der europäische Kontext mitgedacht und die Maßnahmen so ausgestaltet werden, dass Emissionsverlagerungen vermieden werden.

Energiewirtschaft und Industrie unterliegen weitgehend dem EU-Emissionshandel. Zum einen enthält das Aktionsprogramm Klimaschutz 2020 neben diversen nationalen Maßnahmen auch das Ziel, den EU-Emissionshandel zu stärken.

Die beschlossene Einführung der Marktstabilitätsreserve soll dazu führen, dass Überschüsse an Zertifikaten im Markt ab dem Jahr 2019 schrittweise abgebaut werden. Auf diese Weise werden schrittweise auch überschüssige Zertifikate aus dem Markt genommen, die gegebenenfalls durch verstärkte nationale Maßnahmen in einzelnen Mitgliedstaaten entstehen können. Zum anderen sieht der Emissionshandel mit der kostenlosen Zuteilung von Emissionsrechten und der Möglichkeit der Kompensation indirekter Kosten Maßnahmen zur Vermeidung von „carbon leakage“ vor.

17. Wann plant die Bundesregierung, die Düngeverordnung zu novellieren?

Der Entwurf für die Novelle der Düngeverordnung befindet sich in der Schlussphase der Ressortabstimmung. Anschließend sind die Notifizierung bei der Europäischen Kommission und die Durchführung der Strategischen Umweltprüfung vorgesehen.



Satz: Satzweiss.com Print, Web, Software GmbH, Mainzer Straße 116, 66121 Saarbrücken, www.satzweiss.com
Druck: Printsystem GmbH, Schafwäsche 1-3, 71296 Heimsheim, www.printsystem.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlag GmbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333